



## Autour des effets "territoriaux" de l'autoroute A39 en terre jurassienne

Pascal Bérion

### ► To cite this version:

Pascal Bérion. Autour des effets "territoriaux" de l'autoroute A39 en terre jurassienne. Images de Franche-Comté, 2005, 32, pp.10-13. hal-00982189

**HAL Id: hal-00982189**

**<https://hal.science/hal-00982189>**

Submitted on 23 Apr 2014

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Autour des effets « territoriaux » de l'autoroute A39 en terre jurassienne

Pascal BÉRION, laboratoire ThéMA, UMR 6049 CNRS, Université de Franche-Comté

L'autoroute A39, entre Dole et Bourg-en-Bresse, a eu le privilège d'être dotée d'un Observatoire dont l'objectif était d'évaluer les effets environnementaux et socio-économiques qu'il pourrait avoir sur les espaces qu'elle traverse. Ce dispositif a fonctionné entre l'automne 1993 et la fin de l'année 2004. Au terme de plus de dix années de travaux, et sept ans après la mise en service de cette grande infrastructure de transport qui borde le pied du massif du Jura, il est intéressant de se pencher sur les principaux résultats « territoriaux » livrés par cette étude.

### Autoroute et territoire : faut-il encore parler d'effets ?

Selon une croyance solidement ancrée dans l'imaginaire des populations et des élus, les grandes infrastructures de transport entraîneraient des effets structurants forts, assurant « bonheur et prospérité » aux territoires traversés. Cette idée est aujourd'hui balayée par les nombreux travaux scientifiques qui ont été conduits, au cours des 40 dernières années, tant aux Etats-Unis qu'en Europe : ce type d'effet n'existe pas et il y a malheureusement une confusion trop facile entre « l'accessibilité » procurée par l'infrastructure et « l'attractivité » des territoires traversés.

L'autoroute, comme d'ailleurs la ligne ferroviaire à grande vitesse, ne représente qu'un équipement de transport lourd qui, en permettant des déplacements rapides et sécurisés entre différentes localités, raccourcit les distances-temps et rapproche les lieux

Fig. 1 - Routes et autoroutes dans le département du Jura



entre eux. Alors, quelles peuvent être les incidences territoriales des autoroutes ? Si les effets économiques structurants sont un mythe, des changements se manifestent bel et bien aux abords de leur tracé et de leurs diffuseurs. Quels sont-ils, comment peuvent-il s'interpréter ? L'observatoire dédié à l'autoroute A39 a distingué trois grands types de transformations. Le premier correspond aux changements techniques, immédiats et directs produits par l'infrastructure. Le deuxième comprend l'action des acteurs locaux tandis que le troisième traduit les usages et l'utilité de l'infrastructure par les mobilités qu'elle organise.

## Autour de l'A39 entre 1995 et 1998 : les temps héroïques du chantier

Les résultats quantitatifs du chantier impressionnent et permettent de réfuter définitivement certaines contrevérités. Les travaux entre Dole et Bourg-en-Bresse ont coûté un peu plus de 640 millions d'euros. Avec un coût kilométrique moyen de 5,8 millions d'euros, l'A39 s'est montrée sage en termes financiers. Les effets « socio-économiques du chantier » ont été observés selon trois approches :

- la première s'est attachée à quantifier et à qualifier les contributions des entreprises régionales à l'effort de construction. À notre grande surprise, il est apparu que de multiples formes de partenariat se nouent entre les majors des travaux publics, qui exécutent magistralement la construction des ouvrages, et une myriade d'entreprises locales. À elles seules, les entreprises jurassiennes ont traité un ensemble de marchés qui atteint la coquette somme de 43 millions d'euros (hors taxe). Mais l'apport pour ces entreprises demeure restreint : seulement une minorité d'entre elles a réalisé plus de 5 % de son chiffre d'affaires annuel grâce à la construction de

l'A39. L'apport, d'une autre nature, est plus durable. En effet, les donneurs d'ordre ont exigé que leurs partenaires locaux satisfassent à des normes de qualité et de savoir-faire qui ont requis l'obtention de certifications techniques nouvelles. Concrètement, on observe une amélioration qualitative du tissu régional

de travaux publics.

- La deuxième s'est souciee des modes de vie et des dépenses des personnels affectés aux différents chantiers. Dans le Jura, l'impact a été maximisé par un intense et fructueux travail de préparation de l'accueil, initié par un élu du Val de Seille. Il apparaît que les personnels en déplacement ont

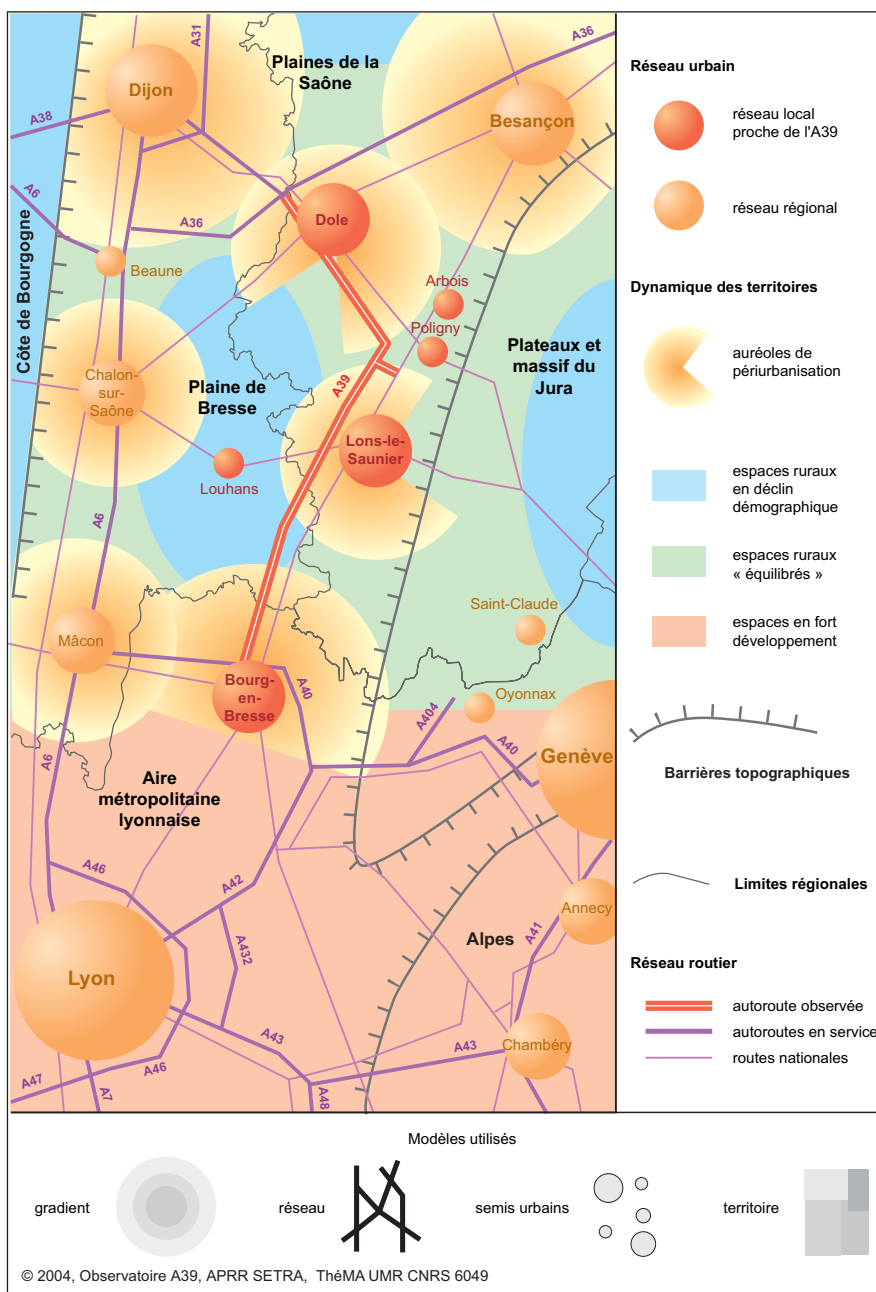


Fig. 2 - Modèle d'organisation du territoire traversé par l'autoroute A39

consommé chaque mois près de 900 euros pour se nourrir, se loger ou encore rentrer chaque week-end à leur domicile familial. L'apport financier, loin d'être négligeable, représente en tout 200 000 euros par kilomètre d'autoroute !

- La troisième a évalué les effets du chantier sur l'emploi. Les services de l'Équipement annonçaient qu'un tel investissement créerait 10 000 emplois, de quoi donner le vertige ! La réalité est fort différente. En moyenne, seulement 1 000 personnes ont été mobilisées par mois sur le terrain dont 15 % étaient des travailleurs intérimaires. Toutefois, les effectifs varient très fortement selon la nature des travaux. Au plus fort des terrassements, près de 2 000 personnes étaient mobilisées ; à l'inverse, ils étaient moins de 200 durant le premier semestre de 1998 pour exécuter les travaux de finition. Aucun impact n'est donc identifié sur le marché de l'emploi : un chantier ne crée pas d'emplois mais permet de donner du travail à des employés existants !

## Les adaptations immédiates du territoire : l'exemple des aménagements fonciers

Les acquisitions foncières et la réalisation de nombreux remembrements matérialisent l'une des premières formes d'adaptation et de soumission du territoire à l'autoroute. Dès 1994, les agents fonciers mandatés par la Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône parcourent la campagne pour discuter avec les propriétaires des derniers détails qui entourent la cession des terrains. Les uns réclament une indemnité en raison de la disparition d'arbres fruitiers, d'autres tiennent à ce que les clôtures de pâtures soient refaites... De leur côté, les agriculteurs des finages perturbés par l'autoroute attendent les projets des géomètres pour discuter de la réorganisation de

leur outil de travail.

En bordure de l'A39 le bilan est conséquent. L'autoroute est gourmande : son emprise moyenne est de 15 ha par kilomètre dont la moitié est constituée de terres souvent de très bonne qualité. Pour le Jura, les emprises de l'A39 s'élèvent à 840 ha dont 385 ha de terres agricoles ! En conséquence, presque 6 700 ha ont été remembrés. L'aménagement du foncier agricole est un effet collatéral du passage des infrastructures de transport. Son impact est très

puissant car il concerne de vastes superficies. Il en résulte un important remaniement des parcellaires qui transforme les paysages et les écosystèmes mais permet de substantielles réductions des coûts de production et de mécanisation des exploitations. Ces conséquences sont aujourd'hui encore mal connues. Dans les environs de Cuiseaux, secteur où les impacts spatiaux de l'A39 ont été forts, 30 mètres de fossés ont été creusés et 22 mètres de haies ont été arrachés, en moyenne

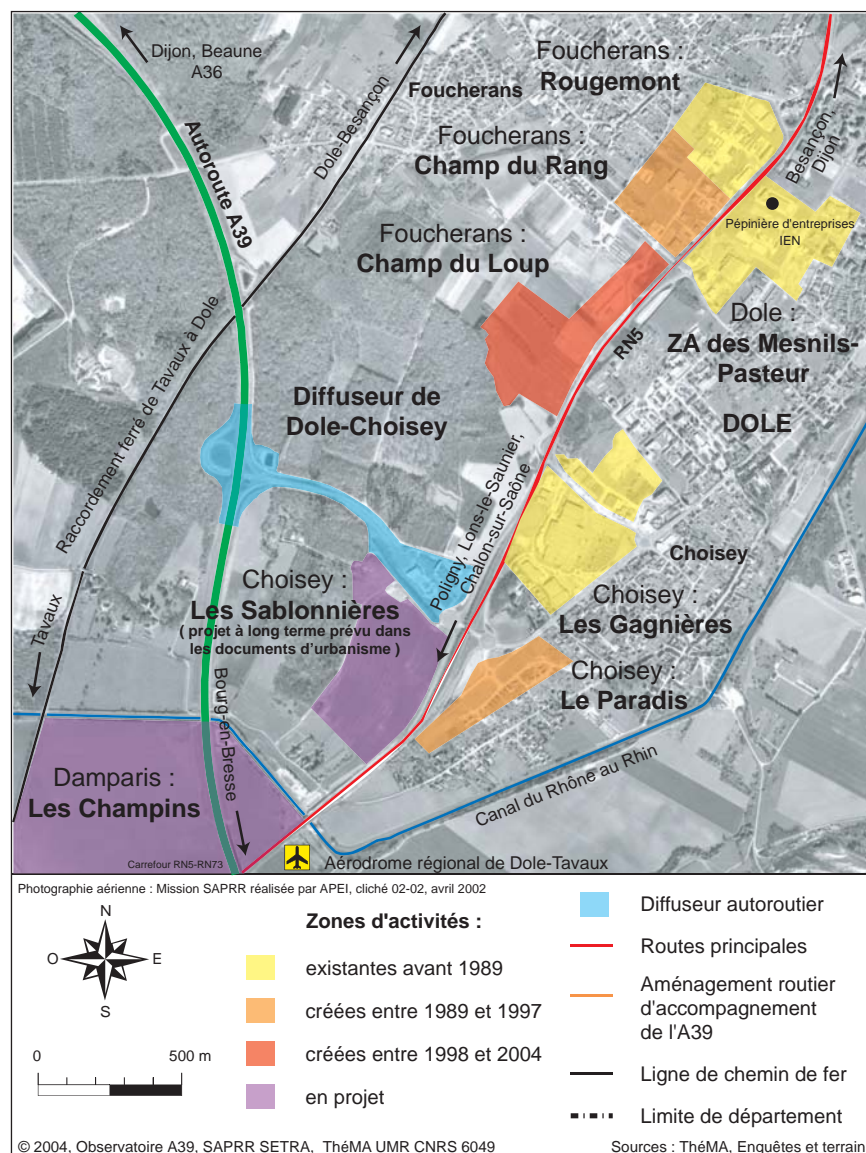


Fig. 3 - Les zones d'activité dans les environs du diffuseur de Dole-Choisey



et par hectare remembré ! Dans le Jura, le bilan est moins lourd (pas d'arrachage de haies) car l'espace emprunté par l'A39 avait déjà été remanié par le remembrement au cours des vingt années précédentes. Ainsi, dans les plaines de la Seille et de l'Orain, les parcelles s'organisent désormais en blocs plus massifs qui donnent à lire un paysage d'openfield mosaïque typique des espaces de grandes cultures.

### **Autoroute, développement local et gouvernance des projets**

La venue de l'autoroute A39 a suscité de nombreux espoirs en matière de développement local. Les collectivités voisines des diffuseurs ont, à un moment ou un autre, conduit une réflexion sur la valorisation de cet équipement. Dans de très nombreux cas, l'aménagement proposé a pris la forme d'une zone d'activité devant accueillir d'éventuels investisseurs que l'on suppose désireux de s'installer à proximité d'une autoroute. Les jeux d'acteurs observés autour de l'A39 laissent apparaître une puissante compétition. Celle-ci est précoce et s'engage très tôt, dès 1989, lorsque l'État arrête les principes généraux du tracé.

Une double concurrence est observée. La première s'opère entre départements puisque l'itinéraire serpente aux frontières de l'Ain, du Jura et de la Saône-et-Loire. Aucune coopération entre les Conseils généraux n'aboutit. La seconde matérialise, au début des années 1990, une conception de la coopération intercommunale aujourd'hui dépassée. Il y apparaît une opposition frontale entre les projets portés par des villes et bourgs face aux petites localités rurales. Les compétitions qui se sont manifestées à l'occasion du passage de l'A39 ont nui à l'efficacité des politiques de développement local qui se mettaient

*Photo. 1 - Le diffuseur de Bersaillin près de Poligny (Cliché : Pascal Bérion)*



en œuvre. Du temps précieux a indéniablement été perdu, une grande dispersion des actions a été observée. Au final, entre 1989 et 2004, la superficie consacrée aux zones d'activité a augmenté de 66 % puisqu'elle est passée de 900 à 1 500 ha. Néanmoins, la confusion ambiante se dissipe progressivement avec la mise en place des communautés de communes qui recadrent les ambitions des projets.

Il est heureux de constater que deux grands projets, ceux de la Levanchée près de Lons-le-Saunier et des Champins aux abords de Dole, sont maintenant portés par des structures intercommunales. Ces dernières avaient, au préalable, construit un projet de développement local dans lequel l'autoroute était perçue comme une infrastructure qui représente des potentialités d'échanges et non plus des certitudes d'effets. Exemples de cette nouvelle conception des projets, ces deux zones sont maintenant promues en qualité d'espaces d'activités d'intérêt régional avec le soutien de la Région Franche-Comté.

Il est sans doute encore trop tôt pour saisir l'étendue des transformations initiées autour de l'A39. Le temps est une donnée essentielle et un recul d'une décennie n'est pas suffisant pour tout comprendre. Les adaptations des entreprises et les changements de pratiques des populations ne peuvent pas être immédiates. L'installation, en 2005, en bordure de l'A39 d'un entrepôt dédié au conditionnement et au stockage avant expédition de jouets fabriqués dans le Jura, témoigne des processus en œuvre. Puisque les effets ne sont pas spectaculaires, certains diront que l'autoroute déçoit, qu'il faut sans doute ajouter d'autres infrastructures pour enfin profiter d'un certain développement. D'autres sont au contraire satisfaits d'observer que le passage de l'A39 n'a pas perturbé et déstructuré l'espace jurassien et heureux que sa venue ait pu, à sa manière, favoriser, chez les acteurs de l'intercommunalité, une certaine forme de réflexion sur le rôle de l'autoroute ■